CARPETA 5
CAJA 2 (LOG)

SECRETO

380 21

CARPETA 5 - CAJA 2

INFORME PRODUCIDO POR EL JEFE DEL COL 9

Cnl. Cordero

JEF IV-LOG

VELOZ

1

EJERCITO ARGENTINO
JEF IV-LOG

Contiene:

Informe producido por el Jefe del COL 9 (Cnl D CARLOS CORDERO), de DIECISEIS (16) fojas.

Anexo 1: Efectos entregados por el CoL 9 al término de las operaciones de CUATRO (4) fojas.

Anexo 2: Efectos entregados en devolución por el COL 9 en el Puerto de Buenos Aires de UNA (1) foja.

INFORME PRODUCIDO POR EL JEFE DEL COL 9 AL SEÑOR JEFE IV (LOGISTICO) DEL EMGE GRL BR D EDUARDO ALFREDO ESPOSITO

1. FINALIDAD

El presente informe tiene por finalidad documentar la experiencia vivida por el Jefe y los señores Oficiales que integraron el COL 9 durante el desarrollo de las operaciones en el ATLANTICO SUR de forma tal de que contribuya a estudios posteriores que se realicen, en especial en el campo logístico.

Los distintos tópicos que abarca el desarrollo del presente trabajo se han encarado sin la más mínima intención de crítica, sino que en ellos se trata de sintetizar todo lo acontecido durante 80 días, tiempo durante el cual operó el COL, especificando en forma honesta lo que se consideraron aciertos y desaciertos en las operaciones logísticas en situación de guerra, afin de que se puedan extraer las enseñanzas correspondientes.

2. DENOMINACION DE CENTRO DE OPERACIONES LOGISTICAS (COL)

Teniendo en cuenta las tareas realizadas y efectuando un análisis de lo que prescribe el reglamento Terminología Castrense en uso en las Fuerzas Armadas (RV-117-1), se desprende que la denominación impuesta de Centro de Operaciones Logísticas quizá no haya sido la más adecuada.

Se fundamenta lo expresado precedentemente en que el personal prácticamente en ningún momento ejerció funciones de EM, sino que en realidad operó un Depósito General "Instalación/es de tipo normalmente fijo de la zona del interior en la cual se reciben, almacenan, mantienen y proveen clases de abastecimiento" (RV-117-1 Pag 127).

3. SITUACION INICIAL

El 121700 Abr 82 se realiza una reunión en la Jefatura IV (Logística) del EMGE, de la que participan el Sr Jefe IV, parte de su EM, los señores Comandantes Logísticos y el Jefe del COL.

En un lapso aproximado de 2 horas se impone de la situación y se le asigna el COL la misión correspondiente, con orden de viajar el 130640 Abr 82 con destino COMODORO RIVADAVIA - PUERTO DESEADO.

Si bien en la reunión realizada se aclararon las dudas presentadas, se aprecia que se debió disponer de más tiempo (1 o 2 días) a los efectos de que tanto el Jefe COL como el personal superior asignado pudieran tomar contacto personal con los Jefes de departamentos de los distintos comandos logísticos y tratar en detalle aspectos relacionados con las actividades a desarrollar, documentación a confeccionar, etc, coordinando aspectos propios de cada servicio, de forma tal de compenetrarse de la misión a cumplir y de su finalidad.

2

4. MISION IMPUESTA

a. Enunciado

La misión impuesta al COL 9 fue:

1) Ejercer el control y supervisión de Estado Mayor de todos los efectos remitidos por Esmayorcuar.

2) Controlar, descargar, recibir, acondicionar, entregar y/o almacenar los efectos de Arsenales, Intendencia, Sanidad e Ingenieros que transporta el buque Córdoba.

3) Informar diariamente a las 0700 Hs y con parte cerrado a las 2200 Hs del día anterior al EMGE (Esmayorcuar) informativo a Arsenalejer, Intejer, Sanijer e Ingjefejer, todas las novedades y requerimiento que se produzcan.

b. Consideraciones

De la experiencia recogida durante el desarrollo de las operaciones surgen las siguientes consideraciones:

1) Si bien la misión impuesta ha sido clara, se aprecia que su punto 2) debió ser más amplio ya que no sólo se controló, descargó, recibó, acondicionó, entregó y/o almacenó la carga del buque Córdoba, sino de todos los efectos que fueron remitidos a COMODORO RIVADAVIA y PUERTO DESEADO.

2) El control de algunos efectos que arribaron el COL en cajones, etc, prácticamente no fue factible por una o varias de las siguientes causas:

a) No disponer del detalle de la carga.

b) Falta de personal idóneo.

c) En reiteradas oportunidades no se dispuso del tiempo necesario ya que el efecto era remitido de inmediato a las Islas MALVINAS.

3) La descarga, recepción, acondicionamiento, entrega y almacenamiento de efectos no siempre se pudo realizar en la forma mas adecuada y rápida por las siguientes causas:

a) No disponer en forma permanente de soldados trabajadores.

b) No disponer de medios de transporte propios.

c) Falta de equipos adecuados para el traslado y acondicionamiento de efectos pesados (montacargas, gruas, etc), debiéndose efectuar requerimientos a YPF u otras empresas, con la consiguiente pérdida de tiempo ya que no se consideró rentable su contratación en forma permanente,

c. Conclusiones

Se aprecia que, no obstante las dificultades presentadas, que

insumieron pérdida de tiempo y esfuerzo desmedido en el personal del COL, la misión impuesta ha sido cumplida.

5. PROBLEMAS DE ORGANIZACION

a. Relaciones de Comando

Se considera que la vinculación de dependencia ordenada al COL 9 (agregado el Cpo Ej V) ha sido la más adecuada. Pese a ello se suscitaron una serie de inconvenientes motivados por órdenes que se impartieron respecto a la carga de los efectos que se remitían al TO. En tal sentido caben las siguientes consideraciones:

1) Cuando el COL comienza a operar desde COMODORO RIVADAVIA ya estaba efectuándose el puente aéreo y las cargas eran determinadas por el Sr 2do Cte y JEM Br I IX.

2) A partir del 18 Abr 82, en cumplimiento del MMC CIF 147/148/149 de Esmayorcuar el Jefe COL ordenó las cargas en base a las prioridades establecidas.

3) Una vez cumplimentada la remisión de los efectos ordenados por la Jefatura IV (Logística) comenzaron a superponerse prioridades ya que, además se cargaban otros no provenientes del COL. Es así como en un determinado momento, además del Jefe del COL también tenían ingerencia en la carga de aviones el Sr 2do Cte y JEM Br I IX y a veces el Sr Oficial de Logística (G-4) del Cdo Cpo Ej V;

4) Para solucionar el inconveniente que se presentaba y ante una propuesta del Sr G-4/ Cdo Cpo Ej V el Sr Cte Cpo ordenó que el Sr 2do Cte y JEM Br I IX, como más antiguo, fuera el responsable exclusivo de todos los efectos que se remitían al TO. A partir de ese momento y pese a los reiterados informes presentados por el Jefe COL en sus comunicaciones diarias por teleimpresor y telefónicamente al Sr Jefe Op Log/ Jef IV, así como personalmente el Sr Subdirector de Transporte y el 10 Jun 82 el Sr Jefe IV (Logístico), esa situación no se modificó hasta el término de las operaciones.

b. Asignación de Personal

Se aprecia que la asignación de personal no fue la más adecuada por las siguientes causas:

1) La asignación de personal superior contempló las necesidades del COL, no obstante, se aprecia que se debió asignar, además 2 o 3 Oficiales Subalternos a los efectos de realizar aquellas tareas que no estaban acordes con la jerarquía de Oficiales Jefes (Control de carga y descarga de buques, aviones y camiones, contabilización de efectos, manejo de soldados trabajadores, etc).

2) El personal subalterno asignado fue escaso. Hubiera sido

conveniente disponer, por lo menos con un suboficial de jerarquía no inferior a Sargento por servicio logístico, en especial de Arsenales que posibilitara y facilitara el control de efectos que, por sus características técnicas, no era fácil identificar.

3) Al no disponer de una fracción de trabajadores asignada al COL, trajo como consecuencia que todo movimiento de efectos desde, hacia o dentro del mismo, como su custodia, ya sea en COMODORO RIVADAVIA como en PUERTO DESEADO, se ejecutara empleando personal en tránsito o de las unidades de la jurisdicción quienes en razón de sus propias actividades y no obstante su buena predisposición en colaborar, no siempre pudieron satisfacer todos los requerimientos.

Esta situación trajo aparejado que en ciertas oportunidades no se dispusiera de la cantidad de personal necesario para las tareas a ejecutar y en los horarios previstos.

c. Medios disponibles

La falta de vehículos, en especial de carga, fue otro de los problemas que se debieron afrontar.

Inicialmente, para los desplazamientos del personal del COL se utilizaron vehículos livianos descargados del buque Córdoba que no fueron trasladados a MALVINAS u otros de la Br I III que se encontraban en las mismas condiciones que los anteriores. Posteriormente al operar el COL desde dos lugares en forma simultánea (COMODORO RIVADAVIA y PUERTO DESEADO), parte del personal no dispuso de movilidad en forma permanente; ello se hizo más crítico cuando se replegaron los elementos que habían facilitado los vehículos.

Respecto a los vehículos de carga, el problema se hizo más notorio, tratándose en detalle en el apartado correspondiente a transporte.

d. Conclusiones

1) Si bien en ningún momento existieron problemas en cuanto a la administración del personal del COL, respetándose la vinculación de dependencia "agregado" el Cpo Ej V, no aconteció lo mismo en cuanto a la responsabilidad que debía ejercer el Jefe del COL, pese a que su misión era bien clara y estaba perfectamente determinada y documentada en los MMMM CC Nro (s) 1314/82 de fecha 12 Abr 82, 1411/82 de fecha 10 May 82, 1471/82 de fecha 28 May 82 y 2124/25/26/27 del 12 Jun 82, todos de Esmayorcuar.

2

2) No se cumplió con uno de los principios de la conducción en lo que a logística se refiere:"Unidad de Comando".

3) La falta de personal de cuadros en cantidad y calidad adecuada así como el hecho de no disponer de una fracción asig

2

nada de trabajadores incidió desfavorablemente en las tareas desarrolladas por el COL y, por ende, en su rendimiento.

4) Los medios de movilidad obtenidos por el COL, en general, permitieron los desplazamientos del personal del mismo, aunque a veces con algunas dificultades.

6. UBICACION DEL COL

a. Consideraciones

1) La ubicación inicial del COL fue PUERTO DESEADO.

En razón de que todas las actividades debían desarrollarse en el puerto y considerando la distancia entre el mismo y los cuarteles del RC Tan 9 (aproximadamente 6, 5 Km), se requirieron parte de las instalaciones del Centro de Investigaciones Biológicas Marinos (CIBIMA), lugar donde se habilitó un teléfono solicitado a ENTEL.

De esta forma se facilitaron todas las actividades ya que el personal del COL se instaló en el mismo punto..

2) Con fecha 16 Abr 82 se recibió el MMC Cif Nro 144 de Esmayorcuar ordenando el traslado del COL a COMODORO RIVADAVIA, debiendo operar en esta ciudad a partir del 17 Abr 82 con la masa de su personal.

Terminada la descarga del buque Córdoba todo el personal se trasladó a COMODORO RIVADAVIA, devolviendo las instalaciones a CIBIMA y levantando el teléfono.

3) A partir del 17 Abr 82 el COL se instaló en el Aeropuerto General MOSCONI de COMODORO RIVADAVIA, utilizando como lugar físico una mesa de la confitería y un contenedor vacío ya que no se disponía de oficinas.

4) Con fecha 21 Abr 82 parte del personal del COL vuelve a operar en PUERTO DESEADO para cargar en el buque Córdoba los efectos de la Br I III y parte del B Av Ej 601, procediendo por similitud a lo expresado en 6., a., 1).

Al descargarse nuevamente el buque Córdoba, a requerimiento del Jefe del COL el Comando Aéreo de Transporte operó también desde PUERTO DESEADO, por lo que el personal de aquél desarrolló sus actividades en dos lugares físicos (puerto y aeropuerto). Sin perjuicio de ello, el resto del personal continuó operando en COMODORO RIVADAVIA.

5) A partir del 07 May 82 parte del personal que operaba en COMODORO RIVADAVIA se trasladó a las instalaciones de la Sociedad Rural, que habían sido ocupadas hasta entonces por la Ca Ing 3. El resto del personal continuó en PUERTO DESEADO.

6

6) Por MMC 1434/82 de Esmayorcuar, de fecha 19 May 82, se entregaron al COL 11 todos los efectos de PUERTO DESEADO, replegándose el personal del COL 9 a COMODORO RIVADAVIA.

Posteriormente por MMC Nro (s) 2124/25/26/27 de fecha 12 Jun 82 de Esmayor, se disuelve al COL 11 asignando parte de su personal a COL 9 que vuelve a operar en COMODORO RIVADAVIA y PUERTO DESEADO.

b. Conclusiones

3 Las sucesivas órdenes impartidas al COL respecto a su ubicación definitiva motivó un permanente movimiento de personal a una distancia de 300 Km, incidiendo desfavorablemente en cuanto a su integridad, disgregación de esfuerzos, etc, perturbando el normal desarrollo de las actividades.

7. ASPECTOS ESPECIFICOS DE LA FUNCION ABASTECIMIENTO

a. Consideraciones de carácter general

1) Determinación de necesidades (Prioridades)

a) Hasta el traslado del COL de PUERTO DESEADO a COMODORO RIVADAVIA las prioridades de abastecimiento eran determinadas por el Sr 2do Cte y JEM Br I IX. A partir del 18 Abr 82 se cumplieron las prioridades ordenadas por Esmayorcuar en MMC Cif Nro (s) 147/48/49 de fecha 16 Abr 82.

b) Una vez completado el transporte de los efectos descargados del buque Córdoba las prioridades fueron efectuadas por el Sr Gobernador Militar de las Islas MALVINAS mediante MMC a la Jefatura IV (Logística) o por radio y/o teleimpresor directamente el Sr Cte Cpo Ej V, en comunicaciones diarias.

c) El Jefe del COL, por propia iniciativa, a partir de mediados de mayo se comunicó, casi a diario, con el Sr Jefe COL MALVINAS, transmitiendo sus requerimientos al Sr 2do Cte y JEM BrI IX.

2) Coordinación de las necesidades

Con excepción de la segunda quincena del mes de abril y primeros días de mayo no se dió cumplimiento al Régimen Funcional Logístico, en lo que a coordinación respecta, ordenado por la Jefatura IV (Logística).

El Jefe del COL nunca participó en las reuniones de coordinación que a diario efectuaban el EM Cdo Cpo Ej V, primero, y el COPCON, con posterioridad. A las mismas concurrió el Sr 2do Cte y JEM Br I IX.

Este aspecto fue informado a la Jefatura IV (Logística) en reiteradas oportunidades

3) Obtención

En razón de que esta actividad de la función abastecimiento no fue ejecutada por el COL, sino que estuvo directamente a cargo de la Jefatura IV (Logística) a través de los Comando Logísticos correspondientes, no se emiten juicios.

4) Almacenamiento

a) En COMODORO RIVADAVIA

Para el almacenamiento de efectos se utilizaron depósitos del B Log 9 y galpones de la Sociedad Rural. Además en el Aeropuerto General MOSCONI se aparcó materiales al aire libre y en contenedores que se iban vaciando.

b) En PUERTO DESEADO

Las raciones enviadas del B Log 9 así como los Efectos Cl II y IV y V fueron almacenados en un galpón de la Dirección General de Puertos, requerido a tal efecto.

Por su parte los efectos Cl I enviados por el Cdo Int fueron aparcados en la playa del puerto, dentro de sus contenedores. Los tambores de combustible fueron ubicados en el puerto para su carga inmediata. Al transcurrir varios días sin que esta se concretara, por disposición de la Jefatura del Area, que tenía a su cargo la seguridad, los tambores fueron redistribuidos en varios lugares. Estos movimientos ocasionaron que varios de ellos se pincharan, con la consiguiente pérdida de su contenido

5) Distribución

a) Recepción de efectos

Con excepción de aquellos que fueron descargados del buque Córdoba, en general los efectos remitidos por los distintos Comando Logísticos recién comenzaron a recepcionarse en el COL en los primeros días del mes de mayo; es decir, a un mes del inicio de las operaciones (02 Abr 82), y a 20 días desde que comenzó a funcionar el COL (13 Abr 82). Para esa fecha ya se había iniciado el bloqueo por parte del enemigo, por lo que se hizo sumamente difícil y a veces prácticamente imposible su transporte al TO.

b) Provisión de efectos

En general, se aprecia que la misma no se ejecutó con la debida antelación. Ello motivó que debido al bloqueo impuesto por el enemigo, se transportara un gran

tonelaje de abastecimiento por modo aéreo en lugar de hacerlo por el marítimo, lo que sin lugar a dudas incidió desfavorablemente al producirse un "cuello de botella" en el flujo de la corriente de abastecimiento entre el continente y las islas, reduciendo sensiblemente los niveles del TO.

6) Repliegue

En general se ejecutó sin mayores inconvenientes. El único problema fue la dificultad de obtener camiones en el medio civil, a un precio relativamente accesible.

b. Consideraciones por clase de efectos

1) Efectos Clase I

a) Las comunicaciones respecto al envío de raciones fueron realizadas siempre en la misma forma (MMC) y recibidas en el COL con anticipación, no presentándose inconvenientes.

b) Los primeros contenedores con raciones, a excepción de los descargados del buque Córdoba, arribaron a COMODORO RIVADAVIA el 05 May. A partir de esa fecha el abastecimiento de Efectos Cl I al COL, continuó en forma permanente, alcanzándose un nivel de 45 días, aproximadamente.

c) Efectos Cl I entregados al término de las operaciones: Anexo 1.

d) Efectos Cl I entregados en devolución al Cdo Int: Anexo 2.

2) Efectos Cl II y IV

a) Arsenales

(1) Las comunicaciones relacionadas con el envío de efectos de Ars se efectuaron por MMC; estos comenzaron a recepcionarse a partir del 06 May 82.

En reiteradas oportunidades existieron algunos inconvenientes en la ubicación de las cargas, ya que, como se transportaban por modo aéreo, el aviso llegaba con posterioridad al arribo del vuelo.

(2) En general, los cajones enviados carecían de un listado de su contenido que ocasionó ciertos problemas en su posterior remisión al COL MALVINAS.

(3) Algunas veces los efectos fueron remitidos al Cpo Ej V o al B Log 9 motivando que el personal del COL procediera a su búsqueda e identificación para su posterior traslado a MALVINAS.

(4) Se recibieron efectos en deficiente estado de mantenimiento. Tal es el caso de los vehículos anfibios y algunos botes de goma de reconocimiento.

Se aprecia que de haberse enviado este material al TO, mas que una solución, hubiese sido un problema.

(5) Efectos Cl II y IV (Ars) entregados al término de las operaciones: Anexo 1

b) Intendencia

(1) Estos efectos fueron recepciónados sin mayores inconvenientes.

(2) Las 10.000 mudas de ropa interior fueron destinada a la Ca Int 181 y no al COL 9, pese a que el desno final era MALVINAS.

En razón de que el G-4/Cdo Cpo Ej V no les quiso recibir y debido a que, por ese entonces el COL no disponía de instalaciones, lo hizo el B Log 9 a través del My Int D ANTONIO MOZAS del Cdo Br I IX.

(3) De los 900 pares de botes de gomas, 700 fueron entregados a la Br I IV Aerot, por orden del Sr 2do Cte y JEM Br I IX.

(4) El 11 de Jun en un FIAT de Ejército se transportaron camisetas de abrigo , calzoncillos largos y camuflaje de emergencia para nieve (capas), con destino a COL 9 para ser enbarcados en PUNTA QUILLA.

De estos efectos se tomó conocimiento ocasionalmente en razón de que el Jefe del COL subió al avión y observó la carga.

(5) Efectos Cl II y IV (Int) entregados al término de las operaciones:Anexo 1

c) Ingenieros

Prácticamente no se ejecutó abastecimientos de efectos de Ing, con excepción de los fusibles térmicos.

De las máquinas viales que transportaba el buque Córdoba sólo la cargadora frontal se transportó a MALVINAS; el resto se remitió a BUENOS AIRES por orden del Sr Cte Ing.

d) Sanidad

(1) Con excepción de los efectos que se descargaron del

10

buque Córdoba, estos comenzaron a recibirse a partir de mediados de mayo.

(2) Las comunicaciones sobre el envío de efectos no siempre fueron recibidas por el COL.

(3) Permanentemente existió confusión respecto a su traslado a MALVINAS en razón de que, por lo general el destinatario de las cargas fue el Hospital Militar COMODORO RIVADAVIA.

(4) En general, los cajones enviados carecían de un listado sobre su contenido.

(5) Efectos Cl II y IV (San) entregados al término de las operaciones: Anexo 1

3) Efectos Cl III y III (A)

a) Los primeros transportes de combustible arribaron al COL en los primeros días de mayo.

b) El abastecimiento de combustible dentro del continente se ejecutó sin mayores inconvenientes.

c) Efectos Cl III y III (A) entregados al término de las operaciones: Anexo 1.

d) Efectos Cl III y III (A) entregados en devolución al Cdo Ars y B Av Ej 601 respectivamente: Anexo 2.

4) Efectos Cl V

a) Estos efectos no fueron recibidos por el COL, sino por el Cpo Ej V, con excepción de 5 días de combate de munición para armas pesadas que se trasladaron a PUERTO DESEADO para ser cargado en buques pesqueros.

b) Efectos Cl V entregados en devolución al Cdo Ars: Anexo 2.

c. Conclusiones

1) El RFL ordenado por la Jefatura IV (Logística) en lo que al COL se refería sólo se cumplió parcialmente por causas ajenas al Jefe del mismo.

2) Se aprecia que, en general, el flujo de la corriente de abastecimiento desde los Comando Logísticos hacia el COL fue adecuado y en cantidades suficientes, existiendo inconvenientes en la identificación de las cargas de algunos efectos.

3) La determinación de necesidades y el envío de las distin

4

tas clases de efectos debió hacerse con mayor antelación apreciándose como fecha tope, por lo menos para grandes cantidades, el 15/18 Abr 82.

4) Pese a que en el COL los niveles de abastecimiento fueron considerables, por lo expresado precedentemente , su transporte al TO fue sumamente dificultoso y, por momentos, prácticamente imposible. Prueba de ello es la gran cantidad de efectos Cl I, III, III (A) y V, por citar algunos, que se remitieron en devolución hacia BUENOS AIRES.

8. ASPECTOS ESPECIFICOS DE LA FUNCION TRANSPORTE

En el desarrollo de esta función se han producido una serie de inconvenientes que, sin lugar a dudas, ha sido uno de los aspectos más críticos desde el punto de vista logístico.

a. Transporte por agua

1) Consideraciones

Prácticamente no fue empleado para transportar efectos del COL 9, con excepción de los buque hospital que zarparon desde PUNTA QUILLA. No obstante, a través de la experiencia de la carga y descarga del buque Córdoba, surgen las siguientes consideraciones:

a) En oportunidad de hacerse presente el COL en PUERTO DESEADO el 131900 Abr 82, personal designado por el Cdo Br I IX había comenzado a descargar el buque Córdoba que había arribado el día anterior.

b) Durante los días 13/14 Abr 82 se recibieron órdenes y contraórdenes respecto a la carga y descarga del buque decidiéndose finalmente esto último. Ello motivó pérdida de tiempo, desgaste innecesario del personal e inclusive, ante el medio civil dio la impresión de que no se sabía realmente qué era lo que se quería hacer.

c) El hecho de ordenarse descargar el buque Córdoba el 13 Abr 82, cuando pocos días después (18 Abr 82) pudo llegar el buque Formosa, trajo como consecuencia que los efectos se tuvieron que transportar por modo aéreo insumiendo 60 vuelos de Hércules C-130, además de otros vuelos de FOKKER F-28, BAC y BOEING 737, los que se pudieron haber empleado para el transporte de otros efectos.

d) En oportunidad de ordenarse el traslado a MALVINAS de la Br I III, se debieron transportar desde COMODORO RIVADAVIA hacia PUERTO DESEADO todos los vehículos, armamento pesado, munición, etc de la misma y, en el término de 48 Hs se debió cargar el buque Córdoba, quedando finalizada dicha tarea el 251800 Abr 82.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] Consideraciones

[illegible]

a) [illegible]

b) [illegible]

c) [illegible]

d) [illegible]

[illegible]

17

Al día siguiente, es decir el 26 Abr 82 se recibió una contraorden y se descargó el buque, transportando gran parte de los efectos nuevamente hacia COMODORO RIVADAVIA, mientras que otros eran trasladados a MALVINAS por modo aéreo desde PUERTO DESEADO.

Sin lugar a dudas este movimiento de efectos significó pérdida de tiempo, desgaste de personal, erogación de fondos para el Ejército por la contratación de mano de obra de estibadores, guías, camiones, etc.

e) Aproximadamente para el 10 May 82 se envían nuevamente efectos desde COMODORO RIVADAVIA hacia PUERTO DESEADO para ser embarcados en buques pesqueros, con la intención de abastecer a MALVINAS. El Jefe del COL toma contacto con el Capitán de Fragata DEVENTO, comisionado por la Armada para coordinar la operación que se ejecutaría de inmediato.

En una comunicación telefónica mantenida con su comandante el Capitán DEVENTO informó que se debería esperar órdenes para iniciar la carga. Ello recién se produce para el 27 May 82, zarpando los pesqueros MARIA ALEJANDRA y MARGOT el 301000 May 82, transportando efectos Cl I (15 días), Cl II y IV Ars (1 grupo electrógeno y pilas) y Cl V (2 días de combate para armas pesadas).

Debido a la situación imperante en el TO, estos buques sólo llegaron a la Isla de los ESTADOS, regresando con su carga al punto de partida el 19 Jun 82.

2) Conclusiones

5a.

Se aprecia que el modo de transporte por agua, por lo que en si representa en cuanto a capacidad de carga no fue oportuna y convenientemente utilizado, ocasionando problemas en los niveles de abastecimiento del TO.

b. Transporte Aéreo

1) Consideraciones

Este modo de transporte fue el más utilizado para el abastecimiento al TO. Si bien en un principio (aproximadamente casi todo el mes de abril) se dispuso de una cantidad adecuada de aviones para el traslado de efectos (5/6 Hércules C-130, 5 FOKKER F-28, 2 BAC, 3 BOEING 737), la misma fue mermando considerablemente. Los aspectos más importantes a considerar son:

a) Como consecuencia de lo expresado en 9., a. este modo de transporte fue recargado sensiblemente, haciéndose un uso inadecuado del mismo. Ej: En un FOKKER F-28 se transportó leña).

b) El transporte de efectos a MALVINAS a medida que la situación evolucionaba se hizo más crítico.

No sólo la acción del enemigo sino también, a veces las malas condiciones meteorológicas imperantes en las islas impidieron el aterrizaje de los aviones, regresando con su carga al continente.

c) Durante el mes de abril, en razón de los aviones disponibles se realizaron reuniones de coordinación de cargas, asignándose éstas en base al NI de cada avión.

Cabe destacar que el Jefe del Grupo Transporte de Fuerza Aérea pretendió asignar las cargas a cada vuelo, pero este proceder no fue aceptado por el Jefe del COL por considerarse que las prioridades debían ser fijadas por Ejército.

d) A medida que la situación táctica se hizo más crítica y la cantidad de vuelos disponibles fue disminuyendo se acentuó el problema para el transporte de efectos al TO.

Como dato estadístico cabe mencionar, por ejemplo, que así como en el período comprendido entre el 191020/200830 Abr 82 se realizaron 21 vuelos, del 130800/140800 Jun 82 se efectuó uno solo, inclusive fueron varios los días en que no hubo ninguno, tal como se informó oportunamente a la Jefatura IV (Logística).

Así como disminuyeron los vuelos también disminuyó el tonelaje de efectos que pasaban a MALVINAS. Se cita, por ejemplo, que entre el 18/21 Abr 82 se transportaron 497 Ton de carga, a un promedio de 124, 250 Ton diarias, mientras que en mayo y más aún en junio habia días en que sólo se transportaban 14 Ton.

e) Se advirtió por parte del Comando Aéreo de Transporte cierta reticencia a operar desde los aeropuertos de PUERTO DESEADO. Recién y a requerimiento del Jefe del COL 2 HERCULES C-130 lo hicieron en oportunidad de descargar del buque Córdoba los efectos de la Br I III, pero durante un lapso de 3 o 4 días. Ello motivó la contratación de camiones para el traslado de efectos nuevamente hacia COMODORO RIVADAVIA (un camión cargado tardaba alrededor de 10 Hs).

f) La falta de personal subalterno de Ejército, capacitado para tareas en terminales aéreas trajo aparejado que personal superior con categoría de Jefe e inclusive oficial superior debieron tratar aspectos de carga con los suboficiales de Fuerza Aérea.

g) Se desafectaron prematuramente los BAC y BOEING 737 que transportaban efectos a MALVINAS, ignorándose las causas.

2) Conclusiones

5.b

a) Si bien se aprecia que Fuerza Aérea tuvo buena predisposición para el transporte de cargas de Ejército, se considera necesario que la fuerza tenga su propia aviación de transporte en cantidad suficiente que le permita independizarse o bien complementar el transporte que proporciona aquélla.

b) Se considera conveniente que los Comandos Logísticos capaciten, por lo menos a parte de sus cuadros para operar terminales aéreas de forma tal de facilitar y activar la carga de aviones.

c) Cuando la situación táctica lo hizo factible se debió intensificar el número de aviones afectados al puente aéreo, aun empleando aviones de línea como en el caso del BAC y BOEING 737 que operaron sin mayores problemas en el Aeropuerto de MALVINAS.

c. Transporte Automotor

1) Consideraciones

Este modo de transporte es el que menos problema ocasionó, no obstante, en base a la experiencia recogida se pueden citar los siguientes aspectos.

a) Por lo menos, en los movimientos entre COMODORO RIVADAVIA y PUERTO DESEADO, se debió disponer de una fracción de transporte, de magnitud subunidad, de camiones del tipo MB 2624 o con mayor capacidad de tonelaje.

b) La falta de medios de transporte propios obligó a contratar vehículos en el medio civil, a veces con carácter de urgente, por lo que en reiteradas oportunidades se tuvo que tratar con personas inescrupulosos que, indiferentes a la situación que se vivía, lucraron con el Ejército y el país.

Debido al sistema de contratación (PPS) ello se hizo más notorio. Se hubieran obtenido mejores precios si el pago se hubiera realizado al contado.

c) Con excepción de los camiones que transportaban efectos de las unidades, los que iban acompañados por personal militar de las mismas, cuando se trasladaron efectos del COL se debió requerir personal al Cdo Br I IX o, a veces, despachar los vehículos sin custodia por falta de personal.

d) En razón de órdenes y contraórdenes en oportunidad del traslado de los vehículos y efectos de la Br I III de COMODORO RIVADAVIA a PUERTO DESEADO para ser cargados en el buque Córdoba, al no zarpar éste se debieron contratar vehículos para transportar los efectos nuevamente a COMODORO RIVADAVIA.

e) El COL, que permanentemente efectuó movimientos de efectos no sólo entre las dos localidades en que operaba, sino también en ellas, en especial COMODORO RIVADAVIA, no dispuso en forma permanente de ningun camión.

f) Al ordenarse el repliegue y merced a una iniciativa del COL, luego de sondear el mercado de transportistas se pudieron obtener viajes entre COMODORO RIVADAVIA y PUERTO DESEADO en $ 6.000.000 la mayoría de los casos y a $ 7.000.000 en otros, precio que si bien no se considera barato está muy por debajo de lo que pretendían empresas tales como "La Sureña" ($ 14.000.000 el viaje).

2) Conclusiones

a) En general el transporte por modo automotor se realizó sin mayores inconvenientes pero con un excesivo costo para el Ejército.

5 C

b) Para circunstancias como la vivida la fuerza debió disponer de una considerable cantidad de camiones propios y/o requisados, por lo menos para el transporte de munición, tambores de combustible, etc y sólo contratar aquellos necesarios para el transporte de contenedores.

c) En razón de los cambios de órdenes respecto a la cargas y descargas de buques se efectuaron gran cantidad de viajes innecesarios entre COMODORO RIVADAVIA y PUERTO DESEADO con el consiguiente desgaste de personal, pérdida de tiempo, etc.

9. CONCLUSIONES FINALES

De todo lo expuesto precedentemente se pueden extraer las siguientes conclusiones:

a. Si bien tanto en COMODORO RIVADAVIA como en PUERTO DESEADO el COL no ejecutó todas las funciones logísticas, se aprecia que por la magnitud y complejidad de las operaciones a apoyar, hubiera sido conveniente organizar un Comando Logístico que centralizara no sólo el abastecimiento, sino también el transporte en todos sus modos y efectuara la coordinación a nivel COPCON, como único responsable de esta parte importante de los SPAC.

b. Se hizo sumamente dificultoso operar el COL sin disponer de una organización adecuada, con personal y medios, asignado para tal fin durante el desarrollo de las hostilidades.

c. Dadas las características del TO (insular) se debió dar preponderancia el abastecimiento por agua. Para ello se tuvieron que hacer las previsiones correspondientes en relación a la operación a ejecutar de forma tal que todos los efectos que se encontraban en el continente pudieron haber sido transportados y desembarcados en PUERTO ARGENTINO.

1C

[illegible]

b) El hecho que, cuando [illegible]
[illegible]

c) [illegible]
[illegible]

[illegible]

a) En general el [illegible] excesivo [illegible]

b) [illegible]

c) [illegible]

19. [illegible]

De todo lo expuesto [illegible] se pueden extraer las siguientes [illegible]:

a. [illegible]

b. [illegible]

c. [illegible]

d. Se pudo apreciar la importancia y la eficacia del abastecimiento por modo aéreo; no obstante, ello implicó una cierta subordinación hacia otra Fuerza, por lo que resulta sumamente conveniente que el Ejército disponga de sus propios aviones de transporte en cantidad suficiente.

e. Pese a los problemas presentados a lo largo del presente informe se deja perfectamente aclarado que en los lugares en que operó el COL todo el personal ajeno al mismo, sin distinción de jerarquías, que en alguna oportunidad pudo haber interferido en el normal cumplimiento del RFL ordenado, puso su mayor buena voluntad para tratar de que los abastecimientos pudieran llegar a las Islas MALVINAS.

6

Para finalizar se considera conveniente reproducir lo que prescribe el Reglamento Conducción de los Servicios para Apoyo de Combate en el Teatro de Operaciones (RC 2-2) en su Nro 1006:

Los SPAC sirve a la conducción. Por lo tanto deberá procurarse por todos los medios que las necesidades de los servicios no constituyan una traba para la realización de las operaciones.

Las previsoras medidas tomadas con tal objeto tendrán que estar un paso adelante con respecto a la conducción de las tropas de las armas, a fin de que éstas no detengan o retarden su acción a la espera de aquéllas.

BUENOS AIRES, 16 de Julio de 1982.-

CARLOS CORDERO
Coronel
Jefe COL 9

ANEXOS:

Anexo 1: Efectos Entregados por el COL 9 al Termino de las Operaciones.

Anexo 2: Efectos Entregados por el COL 9 en Devolución en el Puerto de BUENOS AIRES.

12

ANEXO 1 (Efectos Entregados por el COL 9 al Término de las Operacones) AL INFORME PRODUCIDO POR EL JEFE DEL COL 9 AL SR JEFE IV (LOGISTICA) DEL EMGE GRL BR D EDUARDO ALFREDO ESPOSITO

1. EFECTOS CLASE I

a. Ración Tipo "B"

1) 2.500 raciones (aproximadamente) fueron entregadas a la Ca Int 181 - Orden Cte J Ej 761/82.

2) 70.000 raciones fueron entregadas al Cpo Ej V (Br I IX) Orden Cte J Ej 761/82.

b. Ración Tipo "C-F"

1) 15.000 raciones fueron entregadas a la Ca Int 181 Orden Cte J Ej 761/82 (fueron entregadas en el repliegue del personal de las ISLAS MALVINAS 8.000; restando 7.000).

2) 23.000 raciones fueron entregadas al B Log 9 Orden Cte J Ej 761/82 (para completar el cargo 30.000 raciones).

c. Combustible Sólido para Cocina

4.992 latas fueron entregadas a la Br I IX (B Log 9).

2. EFECTOS CLASE II y IV

a. Arsenales (Entregados al B Log 9 por Orden del Sr Cte Ars, con la intervención del Sr Inspector de Ars Cnl (Art 62) D JUAN ALBERTO GOMILA.

1) Departamento Abastecimiento

a) Armamento y Optica

(1) Visores nocturnos (OGVN 3). 46

(2) Gafas para visión nocturna c/batería. . 50

(3) Bandas para MAG 600

(4) Anteojos de observación M 49. 3

b) Automotores

Vehículos anfibios de reconocimiento (HUSTLER) 10

c) Electrónica

(1) Cargadores para baterías PRC 4620 (individuales) 4

(2) Cargador para batería PRC 4620 (múltiple. 1

18

d) Materiales Generales

(1) Calentador grande para secar turba. . . . 4
(2) Calentador chico para secar turba 2
(3) Mochilas Andinas de lona verde 2138

e) Ingenieros

(1) Botes de goma de reconocimiento (400 Kg) 10
(2) Botes de goma de reconocimiento (1000 Kg) 10
(3) Motores fuera de borda (de 35 HP). . . . 5
(4) Motores fuera de borda (de 50 HP). . . . 5
(5) Motores fuera de borda (de 40 HP). . . . 9
(6) Botes de asalto de plástico. 10

2) Departamento Mantenimiento (Cdo Ars)

a) Automotores

(1) Repuestos varios para vehículo anfibio de reconocimiento (HUSTLER) . . . . . 1 cajón

Contenjendo:

- Motor Nro 9790619 1
- Transmisión Nro A4864 1
- Cables de acelerador (cuatro fueron reemplazados). 10
- Ejes 3
- Cables freno de mano con forro . . . 3
- Cable de cebador con forro 1
- Cables cortos con forro 3
- Reductor centrífugo caja de velocidad (Chico) 1
- Reductor centrífugo caja de velocidad (Grande) 1
- Reductor centrífugo mando motor. . . 1
- Separadores de rueda. 4
- Orugas de plástico 4

(2) Cámaras 8,25 x 20 17
(3) Cámaras 10,5/10 x 20 30
(4) Cámaras 12,5/12 x 20 27
(5) Tanque para combustible MB 2624 . . . 2
(6) Cubiertas para MB 2624 (1200 x 20). . 2
(7) Llantas con aro para MB 10
(8) Llantas para Unimog 416 10
(9) Cañería para aire MB 2624 1

b) Electrónica

(1) Pilas grandes para linterna (caja de 288 c/u) 186

(2) Pilas chicas para linterna (cja de 1080 c/u) 6

(3) Pilas chicas para linterna (caja de 600 c/u) 71

(4) Pilas E 132 de Mercurio para visores nocturnos 1000

(5) Batería RP x 30 de 3 v (para gafa de visión nocturna) 1000

b. Intendencia

1) Entregados al Cdo Br I IX, a su requerimiento:

a) Medias de algodon (pares) 2928

b) Medias de abrigo (pares) 1764

c) Camiseta ballenera 2156

d) Camiseta remera 2089

e) Camisa de combate 2175

f) Pañuelo 2153

g) Calzoncillo corto 2048

2) Entregados al B Log 9 para su guarda y custodia

a) Carpas isotérmicas 38

b) Carpas isotérmicas p/4 personas 4

c. Sanidad

Entregados al HMCR

Cajas con vajilla 2

3. EFECTOS CLASE III y III(A)

a. Nafta Super

Fueron entregados 7 tambores (900 litros en total) al RC Tan 9, por encontrarse pinchados. Además, tres tambores quedaron vacíos en el Aeropuerto de COMODORO RIVADAVIA y dos en el B Log 9 por haber perdido el combustible a causa de pinchaduras.

b. JP1

Fueron entregados 10 tambores al B Av Ej 601, a su requerimiento. Además se entregaron 17 tambores vacíos a causas de pinchaduras al RC Tan 9.

4. EFECTOS CLASE V

Fueron entregados en devolución al B Log 9 los efectos correspondientes a la OT 82/30S43/M/X y OT 82/30S44/M/X, emitidas por el Cdo Ars.

5. EFECTOS VARIOS

a. Entregados al Cdo Br I IX los efectos remitidos por el Cdo Int, donado por la Cruz Roja.

b. Entregados al B Log 9 los siguientes efectos:

1) 7 Cajas conteniendo cigarrillos.

2) 2 Cajas conteniendo chocolate para taza

3) 6 Contenedores vacíos que contenian ración B y cuyo números son:

a) SSIU 245203/0
b) ICSU 406168/7
c) ICSU 368827/1
d) NICU 709616/7
e) NICU 717132/1
f) ICSU 243815/4

c. Entregados a la Agencia Maritima PEREZ Hnos, de PUERTO DESEADO, los siguientes contenedores vacíos.

1) ICSU 325910/6
2) SCXU 632115/2
3) XTRU 824312/0
4) XTRU 828158/1
5) CTIU 178438/1
6) XTRU 833384/9
7) UFCU 381187/A

NOTA: Los efectos citados fueron entregados bajo inventario o recibo firmado.

BUENOS AIRES, 16 de Julio de 1982.

CARLOS CORDERO
Coronel
Jefe COL 9

SECRETO

ANEXO 2 (Efectos Entregados en Devolución por el COL 9 en el Puerto de BUENOS AIRES) AL INFORME PRODUCIDO POR EL JEFE DEL COL 9 AL SR JEFE IV (LOGISTICA) DEL EMGE GRL BR D EDUARDO ALFREDO ESPOSITO

1. EFECTOS CLASE I (Al Cdo Int)

   a. Ración B

      80.000 raciones (8 contenedores)

   b. Ración C

      6993 raciones (prácticamente dos contenedores)

   c. Ración C-F

      287.290 raciones (casi 71 contenedores)

2. EFECTOS CLASE III y III(A)

   a. Nafta Super (Al Cdo Ars)

      209.800 litros (1049 tambores)

   b. JP1 (Al B Av Ej 601)

      294.600 litros (1473 tambores)

3. EFECTOS CLASE V (Al Cdo Ars)

   a. Munición Cal 81 mm CN (cajones) 728

   b. Munición Cal 120 mm CN (Cajones). 1613

   c. Munición Cal 105 mm S/R EF (cajones) 1188

   d. Munición Cal 105 mm S/R H (cajones) 156

   e. Munición Cal 105 mm Ob/"OM" (cajones) 3858

   f. Munición Cal 90 mm PANHARD (cajones) 252

   g. Munición Cal 88,9 mm (cajones) 486

   h. Munición Cal 35 mm (cajones) 2559

NOTA: Los efectos citados fueron descargados del buque ARA BAHIA SAN BLAS y entregados al personal comisionado por cada Comando Logístico y por el B Av Ej 601.

BUENOS AIRES, 16 de Julio de 1982.-

CARLOS CORDERO
Coronel
Jefe COL 9

Foliación correcta: de UNO a VEINTIUNA fojas.

INDUSTRIA ARGENTINA